TURYSTA POLSKI



TURYSTA POLSKI

Nr. 3

MAJ 1931 r.
KRAKÓW

TREŚĆ: Przyjemność podróżowania. — Jaki był tegoroczny sezon zimowy w Polsce. — Turystyczne wartości Krakowa. — Wycieczki „Orbisu". Maj, czerwiec, lipiec. — Kajakiem na wiosennych wodach. — Kronika turystyczna.

WYDAWCA:
POLSKIE BIURO PODRÓŻY „ORBIS"

ADRES REDAKCJI:
KRAKÓW, Rynek 33 „ORBIS"
TEL. 11040

ROK II Kraków, maj 1931 Nr. 3

TURYSTA POLSKI

ILUSTROWANY MIESIĘCZNIK PROPAGANDOWY DLA TURYSTYKI I PODRÓŻY

Adres redakcji i administracji: Kraków, Polskie Biuro Podróży »Orbis« Rynek Główny 33. — Telefon 110-40.
Przedruk tylko z podaniem źródła.

WYDAWNICTWO
POLSKIEGO BIURA PODRÓŻY
»ORBIS«
Redaktor: Stanisław Faecher

Adres telegraficzny: »Orbis« — Kraków. Konto P. K. O. Kraków, Nr. 407.455
Rękopisów nie zwraca się.



Stara Warszawa — Zaułek koło Katedry św. Jana. Fot. Dr. A. Wieczorek

Wśród zabytków i pamiątek Krakowa

Widok na zamek i katedrę na Wawelu. fot. S. Mucha

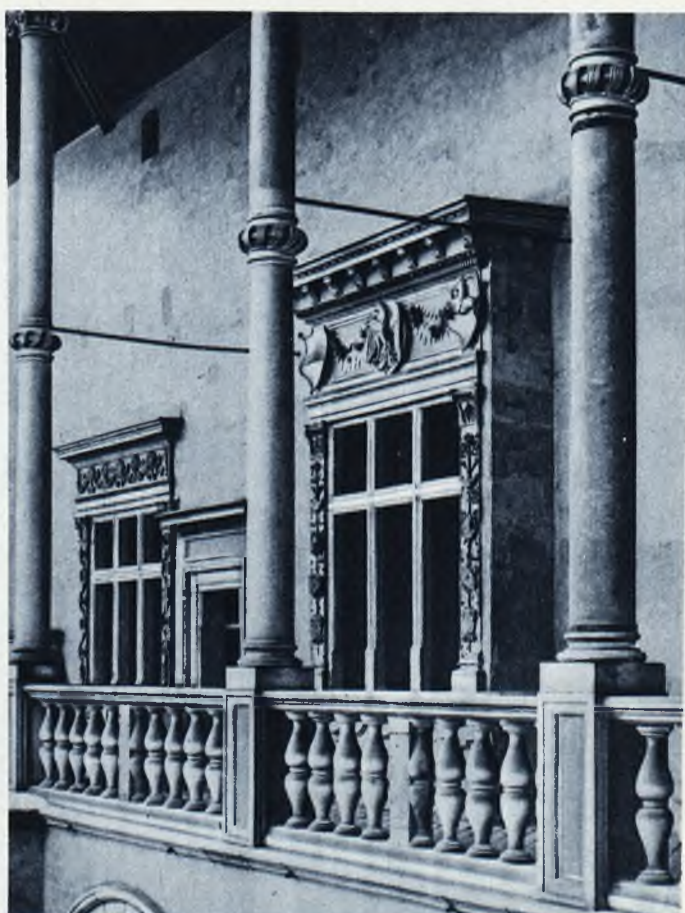
Stare mury Krakowa: Barbakan i Brama Florjańska. fot. S. Mucha



Sarkofag św. Stanisława w katedrze na Wawelu. fot. S. Mucha

Sala poselska „pod głowami" na Wawelu. fot. S. Mucha





Krużganki wawelskie: na lewo — ganek II piętra, na prawo — okna pokoi królewskich.
fot. Dr. Wieczorek

Przyjemność podróżowania

Społeczeństwo polskie jest jednem z najmniej podróżujących na świecie. Najpierw dlatego, że ruchliwość największą w tym kierunku wykazują społeczeństwa o wysokiej kulturze materjalnej, t. j. krótko mówiąc takie, które stać na to, by ich bilans płatniczy, był obciążony wydatkami obywateli, przebywających zagranicą. Polska do nich nie należy, a pozatem społeczeństwo nasze dość ubogie, z trudnością przyswaja sobie zwyczaje wymagające bądź co bądź wyższych wydatków. Rozszerza się jednak w społeczeństwie przekonanie, zgoła fałszywe, że podróżowanie jest czemś nieosiągalnem dla przeciętnego człowieka, że jest ruiną i wydatkiem niszczącym budżet, że wreszcie jest tylko koniecznością spowodowaną względami na rozmieszczenie ludzi po różnych kątach, jeżeli nie kuli ziemskiej, to przynajmniej wielkiego, kilkudziesięciomiljonowego państwa.

W XIX wieku emigracja popowstaniowa wywołała wielki ruch podróżniczy wśród inteligencji polskiej. Ucieczka przed wrażą przemocą przekształciła śmietankę narodu podróżników według recepty romantycznej, którzy lata całe strawili na włóczeniu się z miejsca na miejsce po Europie i Wschodzie, nie mogąc znaleźć spokojnego kąta. Zapewne, sprawa zasadnicza, ważniejsza ponad wszystko, sprawa Ojczyzny była i jest jedynym punktem widzenia na podróże emigracji popowstaniowej. A jednak, przez chwilę pod innym kątem widzenia na rzecz spoglądając, musimy przyznać, że społeczeństwo polskie, w tym okresie podróżowało bardzo intensywnie, nie ustępując innym społeczeństwom zachodnio-europejskim. Potem podróż stała się luksusem. Podróżowały materjalnie najlepiej sytuowane warstwy, zawsze tak nieliczne w Polsce — dla przyjemności lub zdrowia. Podróż stała się synonimem wyrzucania pieniędzy.

Jeżeli sięgniemy nieco wstecz, będziemy poza ludźmi uważanymi za pewnego rodzaju manjaków, widzieli tylko ludzi wyrażających się o podróżowaniu, jak o konieczności przykrej i ciężkiej, ale w niektórych wypadkach życiowych i w niektórych zawodach nieuniknionej. Niestety ten pogląd na podróżowanie, datujący się z przed kilkudziesięciu, ba nawet więcej lat do dziś dnia jest właściwie w naszem społeczeństwie obowiązujący.

Przyczyną obok względów materjalnych, o których wspomniałem na początku, jest prawdopodobnie ta okoliczność, że społeczeństwo nasze nie zna najważniejszego elementu podróżnictwa — przyjemności podróżowania. Jak dawniej podawano za przyczynę odbywania wycieczek górskich, wyłącznie cele zdrowotne lub naukowe, tak obecnie jeszcze i dziś uważa się podróż tylko wtedy za uzasadnioną, jeżeli ma się do niej jakieś „ważne“ przyczyny. Wtedy poddaje się człowiek tej „niemiłej konieczności“ i wyrusza w podróż. Kto raz się na nią zdecydował, wraca zwykle zwolennikiem podróżowania, już nie dla konieczności, już nie dla jakichś powodów — ale dla samej przyjemności podróżowania, którą zrozumiał i pojął w czasie podróży.

A tymczasem świat poszedł naprzód. Pojęcia o podróżowaniu mające kurs w naszem społeczeństwie, trącą już myszką. — Dawniej gdy podróż trwała długo narażała na niewygody, wymagała wyrzeczenia się komfortu i codziennych przyzwyczajeń dla intelektualnych zdobyczy podróży. Przyjemność podróżowania była rzeczywiście drogo okupianą. Dziś jest inaczej.

„Źle rozumuje ten kto myśli, że podróże są niepotrzebne, bo podróżuje się źle“ pisze Rousseau i tem jednem określeniem odsłania przyczyny, dla których przyjemność podróżowania stała się powszechniejszą dopiero w czasach nowożytnych. Rozwój środków komunikacyjnych w ciągu ostatnich 100 lat, wynalazki kolei, ulepszenia parowców, wynalazek aeroplanu, radja — to kroki naprzód ludzkości całej, a zarazem posunięcia, które pozwoliły nam znaleźć się dziś w możności powiedzenia, że podróże są przyjemnością.

Ten kto odjeżdża nie staje się obcym, nie naraża się na nieprzyjemności i niebezpieczeństwa. W każdej chwili może komunikować się z tymi co zostali, może wrócić, gdy zajdzie tego potrzeba, może zmienić cel i czas swej podróży i zarazem pozostać w kontakcie z tymi, których pozostawił w domu, czy to chodzi o jego rodzinę, czy też o przedsiębiorstwo, którem kieruje, lub zarząd majątku. Udoskonalenia nowoczesne pozwalają na przedsiębranie podróży na przestrzeni całego świata. Nie jesteśmy ograniczeni do kilkunastu krajów Europy, jak jeszcze w połowie zeszłego wieku. Dziś cały świat nietylko cywilizowany, można zwiedzać bez konieczności podejmowania kosztownych wypraw lub narażania się na wielkie niebezpieczeństwo.

Pomijam w tej chwili wszystkie względy utylitarne i poboczne, jakie z podróżowaniem zwykle się wiążą. Pomijam podróże zdrowotne i naukowe, pomijam odwiedzania krewnych i znajomych, choć to wszystko jest nieraz tylko motywem, płaszczykiem, za którym kryje się chęć podróżowania — dla samej przyjemności.

Mam na myśli tylko takie podróże, jakie podejmuje się tylko dla tego, by podróżować, by przenosić się z miejsca na miejsce, by widzieć nowe kraje i nowych ludzi, by oderwać się od życia codziennego, jego trosk i kłopotów, a przez przenoszenie się z miejsca na miejsce uzyskać nowe podniety myślowe i życiowe. Jednem słowem myślę tylko o podróżach przedsiębranych dla podróżowania, o... sztuce dla sztuki.

A wreszcie rozwój nowoczesnego podróżnictwa!

Dziś możemy w ciągu kilku godzin, ograniczając swój trud do zapakowania najkonieczniejszych rzeczy, podjąć podróż najbardziej skomplikowaną, odległą i długą. Specjalne biura podróży są tak zorganizowane, że począwszy od odebrania rzeczy z domu, zarezerwowania miejsca w kolei, lub na statku, w hotelu lub teatrze, pomyślą o wszystkiem, aż do podania naszego adresu pozostającym w domu i ubezpieczenia naszego bagażu od kradzieży, a nas samych od wypadku w razie podróży aeroplanem. To ostatnie jest zresztą zbytkiem ostrożności. Aeroplan wykazuje najmniejszy odsetek wypadków i katastrof ze wszystkich środków komunikacji, i dziś stał się rzeczą codzienną, tak dalece, że wielkie podróże liczą się z nim, jako ze środkiem powszechnie uznawanym i nierzadko, ktoś udający się z Anglji do Indji, leci np. do Marsylji i stamtąd dopiero używa statku, oszczędzając przez to kilku dni przejazdu przez Gibraltar i zatokę Biskajską. Niebezpieczeństwo, trud, troska o zorganizowanie podróży — dają się więc dziś w zupełności wyłączyć. Ba, nawet dla ludzi, którzy nie chcą tracić czasu na układaniu sobie programu podróży, programu przyjemności, zwiedzań i t. p., nawet dla takich wygodnisiów istnieją specjalne organizacje podróży, które wszystko to, co ciekawe i godne widzenia, wszystkie przyjemności danego środowiska, potrafią udostępnić ludziom, którzy czasem tylko kilka godzin czasu między dwoma pociągami, lub okres postoju statku w jakimś porcie — mają do dyspozycji. Jest naturalnie rzeczą otwartą, czy taki sposób podróżowania jest przyjemny. Są ludzie, którzy układają program swej podróży z punktu widzenia pewnych studjów, pewnych zainteresowań. Ci często przygotowują się w domu, ułożą sobie program, i wykonują go następnie, znajdując największą przyjemność w wypełnieniu zamierzenia i skreślaniu zapisanych „do oglądnięcia" osobliwości. — Najrasowszym podróżnikiem jest ten, który podróżuje dla samej przyjemności podróżowania, kto niema programu i zamiarów, który niczego programowego nie szuka prócz wiecznie się przesuwających wrażeń i przyjemności zmieniania miejsca pobytu, włóczenia się i odczuwania tego wszystkiego we własnej osobowości.

Z tego punktu widzenia rzecz traktując, możemy powiedzieć, że podróżowanie nie jest koniecznie podróżowaniem „daleko i długo". W granicach możliwości każdego mieści się możność podróżowania, w skromniejszych, lub lepszych warunkach, możność zmieniania miejsca, poznawania rzeczy nowych, nowych ludzi, miejsc i zwyczajów. Podróżowanie po Polsce nie uważane zresztą u nas za podróżowanie w ścisłem tego słowa znaczeniu, dostarcza przyjemności niemniejszych, jak podróżowanie zagranicą i jeżeli chodzi o stronę materjalną nie przedstawia poważniejszych trudności.

A teraz korzyści podróżowania. Przyjemności uznawane są dziś powszechnie. O korzyściach mówi się często, przyznaje się je ogólnikowo, ale zrozumienie dla nich nie jest rzeczą powszechną. Dla młodzieży, podróżowanie, szczególnie w okresie dojrzewania

umysłowego, ma znaczenie pierwszorzędne. Wyrabianie objektywności, zrozumienia ludzi drugich i obcych, nabycie pewnego dystansu w stosunku do problemów często codziennych, przez poznawanie takich samych problemów gdzieindziej, wreszcie bardzo proste i tak potrzebne, nabycie wiadomości, że my i nasze bezpośrednie otoczenie nie jesteśmy środkiem świata, że nasze problemy nie są wyłączne i jedyne, a tylko fragmentem i zazębieniem z wielkim splotem problemów światowych.

Znaczenie wychowawcze podróży nie ogranicza się do młodzieży. O ile można mówić o „wychowaniu" w odniesieniu do ludzi dojrzałych, do ludzi którzy często stoją na stanowiskach wybitnych, i kierowniczych, to i ci ludzie a może nawet właśnie i przedewszystkiem ci ludzie korzystają z podróży. Między adwokatami, lekarzami, politykami, profesorami naukowcami, wielkimi przemysłowcami i t. d. znajdujemy wielu ludzi, którzy podróżują — nietyle by to podróżowanie było im bezpośrednio w zawodzie potrzebne, ale dlatego, że umysł ich potrzebuje odświeżenia, ożywienia, odprężenia i nowych wrażeń. To wszystko dają im podróże.

Przyjemność podróżowania, obcy ludzie, obce miasta i inne kraje, piękno krajobrazu i zabytków — boskie uczucie uwolnienia się od własnych trosk, a obojętności na troski i kłopoty środowiska w którem się jest tylko przejezdnym. Przyjmowanie „zapachu świata" pełną piersią, często spostrzeżenie w pobieżnym skrócie właściwego dystansu do pewnych domowych zagadnień. Najintenzywniejsze, najbardziej bezpośrednie uczucie ekspanzji życiowej.

Od starożytnego młodzieńca wędrującego piechotą z Aten do Koryntu, by w myśl recepty Platona, podróżą rozszerzyć swój światopogląd, — do nowoczesnych ludzi, którzy przesiadają się z transatlantyckiego parowca na areoplan, by w podzwrotnikowych krajach zwiedzić wpół zniszczone świątynie — jest przedział olbrzymi. Obaj jednak byli opanowani jedną gorączką podróżniczą — szukaniem przyjemności podróżowania.

Jaki był tegoroczny sezon zimowy w Polsce

Tegoroczny sezon zimowy był w Polsce szczególnie ożywionym. Wszelkiego rodzaju imprezy sportowe ciągnęły uwagę publiczności od jednego zdrojowiska do drugiego, udział najprzedniejszych sił zagranicznych, rozmaitość programów, masowy udział zawodników, wszystko to przyczyniało się do zachowania ubiegłego sezonu zimowego w miłej pamięci. Coprawda warunki atmosferyczne nie były najlepsze, coprawda w styczniu, ba nawet i w lutym nie mieliśmy pięknej zimowej pogody potrzebnej dla narciarzy, ale zato wspaniały marzec wynagrodził wszystkie zawody, a do tej chwili jeszcze trwa nieprzerwanie wspaniała pogoda narciarska w Tatrach. — Trudno — trzeba się z tem pogodzić, że pogoda to kapryśne bóstwo, i zapomnieć o zawiedzionych nadziejach, wobec pięknego całokształtu tegorocznej zimy.

Zakopane i Krynica przodowały tegorocznemu sezonowi zimowemu. Krynica szczyciła się światowymi mistrzostwami w hokeju na lodzie, które były ewenementem sportowym pierwszorzędnego znaczenia międzynarodowego i zgromadziły w Krynicy międzynarodową publiczność, tłumy widzów, graczy i towarzyszących im reprezentantów, prasę i przedstawicieli świata dyplomatycznego. — Umyślnie odwracam zwykły porządek wyliczania, kierując się liczebnością udziału. — Zakopane zorganizowało tego roku przebogaty program zimowy, jakiego żadna zagraniczna stacja klimatyczna by się nie powstydziła. Zawody narciarskie, skoki i biegi, zawody łyżwiarskie i hokejowe na wspaniałym stadjonie lodowym, zawody za końmi we wszystkich odmianach, a więc góralskie zawody konne, wyścigi sanek, zawody narciarskie za końmi, — dalej wyścigi motocyklowe i skikjörringi za motocyklami, wyścigi samochodowe i konkursy zręczności, zjazdy do Zakopanego urządzane przez Kluby automobilowe, zawody hippiczne trwające przez szereg tygodni, zawody strzeleckie na wspaniałej strzelnicy — jednem słowem wszystko czego można było chcieć i to w jaknajlepszej jakości. Przyznać trzeba, że może w innych dziedzinach ma Zakopane braki, może stosownie do niewielkiego kapitału włożonego w to wspaniałe uzdrowisko, niektóre urządzenia nie stoją na poziomie pierwszorzędnych miejscowości zagranicznych, na poziomie jaki chcielibyśmy widzieć w reprezentacyjnej miejscowości klimatycznej Polski, — w dziedzinie imprez sportowych i widowiskowych,

w zakresie bogactwa programu, doboru imprez, ciągłego zainteresowania widza — zakopiański Komitet Imprez Sportowych osiągnął jaknajlepsze rezultaty. Dość wspomnieć, że każdego dnia w ciągu sezonu — tj. od grudnia do marca na Stadjonie „coś" się działo, można było tam kilka chwil mile spędzić, spotkać znajomych, zobaczyć coś ciekawego.

Sportowa strona niektórych imprez stała rzeczywiście na wysokim poziomie. Musimy to powiedzieć przedewszystkiem o imprezach narciarskich, bo przecież Zakopane to stolica narciarstwa sportowego, pepiniera talentów, ośrodek narciarski nie mający sobie równego we wschodniej Europie. Każdorazowe skoki na Krokwi były rzeczywiście pierwszorzędną imprezą sportową. Biegi przynosiły rewelacje nowych talentów. Praca trenera norweskiego p. Elvruma, nie pozostawała bez skutku. — Podnieść należy również wysoki poziom zawodów samochodowych. Tak jazda zimowa do Zakopanego jak i wyścig torowy na Stadjonie, urządzane przez Krakowski Klub Automobilowy, zgromadziły wielką ilość pierwszorzędnych zawodników i przyniosły sensację sportową, przez zwycięstwo nowego asa automobilizmu polskiego p. Hołuja. — Zakopane jeszcze i w lecie będzie przez kilka dni ośrodkiem zainteresowania automobilizmu polskiego i europejskiego, w dniu zawodów o tytuł mistrza górskiego Europy na trasie Zakopane Morskie Oko. Tu stwierdzić należy, że imprezy samochodowe w Zimie, szczęśliwie na terenie zakopiańskim zainicjowane, przyczyniają się znakomicie do ożywienia sezonu zimowego i zyskują z roku na rok na popularności. — Jedynym może słabym momentem zakopiańskiego sezonu zimowego jest brak miejscowej drużyny hokejowej. Ten par excellence widowiskowy sport za rzadko stosunkowo jest w Zakopanem wykonywany. Gdyby istniał zespół miejscowy, który wkrótce powinienby stanąć na bardzo wysokim poziomie, mecze hokejowe odbywaćby się mogły co tydzień i stanowiłyby doskonałą atrakcję widowiskową. Tak jesteśmy narazie ograniczeni do pokazów drużyn zamiejscowych.

No ale w tym roku sprawy hokejowe były związane na całej linji z Krynicą. Oprawa mistrzostw świata jaką dała Krynica była na stosunki międzynarodowe nadzwyczajną. Dekoracja miejscowości, liczny zjazd, przygotowanie odpowiednie wszystkiego na miejscu dobre zakwaterowanie i obsługa komunikacyjna, — wszystko przyczyniło się do tego, by goście kryniccy jaknajlepsze wrażenia wynieśli. A cóż dopiero strona sportowa? Chwile niezapomniane w stadjonie, gdy podczas meczu Polska—Austrja ważyły się ciągle szanse na zdobycie tytułu mistrza Europy, — start ostatniego dnia zawodów, gdzie z 6 drużyn grających tego dnia dwie miały równe szanse na zdobycie mistrzostwa świata a cztery na zdobycie tytułu mistrza Europy! Wspaniała gra Kanadyjczyków, twarda drużyna czeska, ambicja Węgrów, elegancja Austrjaków — no i przedewszystkiem zapał i energja naszej drużyny, wszystko to na tle wspaniale oświetlonego i udekorowanego stadjonu, w obliczu tysięcy rozentuzjazmowanych widzów — pozostanie dla tych którzy w Krynicy wówczas byli wspomnieniem niezapomnianem.

Poza wielkimi zawodami o międzynarodowym charakterze — trzeba jeszcze wspomnieć o dwu „premierach" zimowych, dwu posunięciach narciarstwa, mających na celu otwarcie nowych terenów, wzmożenie zainteresowania nimi, i pociągnięcie narciarzy obijających się coraz liczniej na utartych szlakach w okolice jeszcze pod względem turystycznym niewyzyskane, albo przynajmniej mniej znane. Mam na myśli mistrzostwa Polski w Wiśle w ostatnich dniach lutego i styczniowe zawody narciarskie w Truskawcu. Wisła — przez rekordowo tłumny udział zawodników ze wszystkich stron Polski przez udział zawodników zagranicznych, stanęła odrazu w środku zainteresowań narciarskich. Nie są to tereny nieznane. Wspaniale się rozwijający zimowy ruch turystyczny na polskim Śląsku „odkrył" te piękne okolice już dawniej. Obecnie dla narciarzy z całej Polski, a szczególnie z Warszawy, Wisła jest terenem dobrze znanym i powinna wkrótce stać się popularną. — Truskawiec — niespodziewanie okazał się pierwszorzędną stacją narciarską. Zarząd zdrojowy potrafił urządzić przy pomocy narciarzy lwowskich wielkie zawody narciarskie. Na zaproszenie odpowiedzieli narciarze licznie, start był wielki — wyniki dobre, zawody narciarskie w Truskawcu będą obecnie instytucją stałą i przyczynią się do ożywienia ruchu zimowego. Lwów zyskuje jeszcze jedną stację sportów zimowych, bliższą niż Worochta i Sławsko, a posiadającą niegorsze warunki śniegowe. Debiut Truskawca jako stacji narciarskiej wypadł doskonale.

Naogół możemy więc być zadowoleni z tegorocznej zimy. Ruch turystyczno narciarski wzmógł się znacznie. Szczególnie w zachodnich Karpatach, w Beskidach Zachodnich i na Śląsku — narciarstwo zyskało sobie prawo obywatelstwa i ruch przybiera charakter prawdziwie masowy. Beskid Sądecki i Pieniny nie pozostają w tyle. W Szczawnicy Rabce i innych miejscowościach odbyły się kursy narciarskie, w Makowie, Nowym Targu, Jordanowie itd. zawody — i ilość narciarzy przyjezdnych pomnaża się stale o mieszkańców okolic podgórskich, powoli zapoznających się z narciarstwem. — Ożywienie ruchu narciarskiego zawdzięczamy w dużej mierze podniesieniu się poziomu komunikacji, szczególnie komunikacji kolejowej. Pociągi turystyczne specjalne i dostosowanie rozkładu jazdy pociągów do potrzeb turystyki zimowej, service radjowy i prasowy pouczający szybko o stanie śniegu, wszystko to razem przyczynia się do ułatwienia turystyki zimowej, a temsamem wzmacnia intensywność ruchu. Należy się spodziewać, że przyszły sezon będzie przynajmniej równie dobry jak tegoroczny.

Turystyczne wartości Krakowa

Znów Kraków. Miasto pamiątek, cmentarz historji itd. itd. Czy naprawdę? O świcie wjeżdżając przez most na Wiśle do Krakowa znajduję odpowiedź na to pytanie: W mgle porannej unoszą się nad miastem, jak wielkie okręty stojące na przystani nawy kościoła św. Katarzyny i Bożego Ciała. W oddali kościół Marjacki i sylwetka Wawelu, kopuła św. Piotra. A to wszystko przekreślone drutami i masztami magistrali przenoszącej energję elektryczną z Jaworzna, kominami i zabudowaniami elektrowni i gazowni, sylwetą łuków nowego mostu.

Miasto historji i pamiątek, miasto uniwersyteckie, do dziś dnia ośrodek najpoważniejszy nauki polskiej, kuźnia polskości Śląska, ośrodek turystyczny, miasto ćwierćmiljonowe, żyjące — nie „pamiątkami" i nie „historją" — ale własnem życiem handlowem i przemysłowem, własną pracą i energją. Miasto żywe, — nie żaden cmentarz i muzeum.

A jednak bez tych pamiątek, bez tych wspomnień, bez tych zabytków — nie byłby Kraków tem czem jest. Nie tylko zewnętrznie. Wewnętrznie też. Sylweta duchowa Krakowa i Krakowianina byłaby zupełnie inną, kto wie, czy miasto bez zabytków i wspaniałej wiekowej tradycji nie byłoby miastem bogatszem i zamożniejszem. Trudno jednak zastanawiać się nad tem coby było, trzeba brać rzeczywistość taką jaka jest i jaka się nam przedstawia. Trzeba przyznać, że przybywający do Krakowa, poza pięknym widokiem z daleka poznaje miasto z najgorszej strony. Dworzec kolejowy jest w całem tego słowa znaczeniu zabytkiem, zabytkiem z pierwotnych okresów kolejnictwa, starą ruderą domagającą się głośno nowego dworca. Podobno przed wojną śp. Austrja miała zamiar wybudować nowy. Wojna przeszkodziła, a podobno dobrze się stało bo ruch turystyczny wzrósł kilkakrotnie, podróżowanie i zwiedzanie weszło w zwyczaj społeczeństwa i dworzec wybudowany przed wojną nie byłby wystarczającym, trzeba więc nowego i to koniecznie. Pierwsze wrażenie jest szczególnie dla człowieka obcego, który do pamiątek Krakowa zbliża się bez pietyzmu patrjotycznego, — decydującem. Dziś to „dobre wrażenie" zaczyna się dopiero poza dworcem. I trzeba przyznać, że jest odrazu wspaniałe. Kraków pokazuje przyjezdnemu odrazu swą najpiękniejszą ozdobę — planty. Ogród ze starymi drzewami, pięknie założonymi kwietnikami, pomnikami, ogród pięciokilometrowej długości, nieprzerwanym pierścieniem okalający całe miasto. Zapewne — w wielu miastach które w dawnych czasach były otoczone murami po usunięciu tych murów założono na ich miejscu kwietniki i ogrody. Nigdzie jednak może w Europie ogród ten nie nadał miastu tak charakterystycznego wyglądu, nie przyczynił się w takiej mierze do określenia wielkomiejskiego charakteru miasta jak właśnie planty krakowskie. Wyjeżdżając z dworca kolejowego wyjeżdżamy właściwie do ogrodu. Wspaniałego ogrodu, w którym stoi stary gotycki kościół św. Krzyża, — stare mury z Barbakanem i Bramą Florjańską, nowoczesny i monumentalny Teatr. Ogród otoczony jest bulwarem zupełnie wielkomiejskiej szerokości — czyż można sobie wyobrazić lepsze powitanie dla przyjeżdżającego? A jednak mało się o tem pamięta mało się docenia ten wspaniały akord nowoczesnej wielkomiejskości i wspaniałych, dobrze utrzymanych i co ważniejsze jeszcze piękniej oprawionych zabytków jaki Kraków przedstawia przy wyjeździe z dworca.

A potem niezapomniane wrażenie jaki robi na każdym to miasto żywe i pulsujące życiem w starych murach. Targ kwiatowy na Rynku krakowskim jest najlepszym symbolem tego połączenia starożytnej formy z nowemi potrzebami. Na starym Rynku, w otoczeniu najwspanialszych zabytków architektury średniowie-

cznej i renesansowej — wre życie współczesne, najbardziej codzienne, najbardziej bezpośrednie. W niedzielę zabawy ludowe, różne wenty, tombole, loterje, w dzień powszedni targi, i cały ruch centrum miasta wszystko to skupia się na tym wielkim placu. A więc plac żywy. Nic niema w sobie z tych pięknie urządzonych i na zabytkowe salony zamienionych starych rynków innych miejscowości, gdzie centrum interesów i życie wyniosło się do innych dzielnic, a stare miasto zamarło i zostało pięknym — lecz martwym zabytkiem. Choćby staromiejski Rynek w Warszawie!!

W Krakowie na Rynku zbiera się ludność wiejska przybywająca z pod miasta na tygodniowe targi, zbiera się ludność bezrobotna i wałęsająca się pod arkadami Sukiennic, stoją na Rynku samochody przybywających z prowincji ziemian, spaceruje po Rynku, w różnych godzinach ludność Krakowa.

A przecież... na tym Rynku stoi kościółek św. Wojciecha gdzieś z XI wieku pochodzący, środek tego rynku zajmują czternastowieczne Sukiennice, a w których muzeum Narodowe wydaje się być intruzem, a właściwymi panami kramy w wielkiej hali wnętrza, do dziś dnia, jak i w XIV w. główne centrum zakupów ludności podmiejskiej. Wieża ratuszowa, Kościół Panny Marji, stare pałace — wszystko to żyje życiem codziennem. Kraków jest miastem starem ale zupełnie żywem, miastem w którem życie dzisiejsze przelewa się w starych formach, — miastem któremu genialne umysły „rajców" XIII w. zakreśliły ramy życia, które po dziś dzień są nietylko zdatne do użytku ale używane i to używane z powodzeniem.

Bo może niewielu ludzi wie o tem, że dzisiejszy Kraków ma śródmieście na tym samym planie utrzymane jaki mu zakreślił w połowie XIII w. akt fundacyjny. Ten sam Rynek z przewidzianymi miejscami na ratusz i farę, te same ulice zmierzające z czterech rogów Rynku do bram miasta, ta sama sieć poprzecznych ulic, dzieląca śródmieście na małe kwadraty, na średniowieczne bloki mieszkalne utrzymane bez zmian do dzisiaj. I tak jak w XIII wieku jechało się ulicą Florjańską do bramy — taksamo, do tej samej bramy jedzie się i dziś. I to nie dla zwiedzenia zabytków — ale w interesach. Każdy Krakowianin idący z Rynku np. do Banku Polskiego lub do Dyrekcji Koleji idzie zupełnie tą samą drogą i przez tą samą bramę — przez które szli jego przodkowie w średniowiecznych czasach.

Jedyną może oazą, odosobnioną od ruchu miejskiego są ogrody otaczające zabytkowe kościoły na Skałce i św. Katarzyny. Ale tu znowu mamy do czynienia z zatrzymaniem do dnia dzisiejszego planów średniowiecznych — bo przecież ogrody tworzące wyspę ciszy i odosobnienia około św. Katarzyny i Skałki są tymi samymi ogrodami jakimi otoczył te kościoły Kazimierz Wielki, są resztą tej przestrzeni dzielącej dawny Kraków od dawnego Kazimierza.

A może najklasyczniejszym przykładem tego zżycia się starości i zabytkowości z nowem młodem życiem jest charakter Krakowa jako miasta uniwersyteckiego. Dziesiątki tysięcy młodzieży na Uniwersytecie — najstarszym w Europie Wschodniej, trzecim co do wieku pozaitalijskim Uniwersytecie Europy. Uniwersytet humanistów i Kopernika, Uniwersytet scholastyki i filozofji średniowiecznej, uniwersytet Kołłątaja i wielkiego odrodzenia duchowego Polski w XIX w., wreszcie uniwersytet który wychował pokolenie dzisiaj Polską rządzące, pokolenie, które nową Polskę zbudowało. Dziś jest Uniwersytet Jagielloński ośrodkiem z którego promieniuje nietylko wiedza na całą Polskę, ale przedewszystkiem polskość na Kresy Zachodnie. Uniwersytet Jagielloński i Akademja Górnicza są gwarancją polskości polskiej inteligencji kresów zachodnich i Śląska.

Dziś Uniwersytet ma dwie swe własne dzielnice, a sięga po trzecią. W blokach między ul. św. Anny a Wiślną, w dzielnicy klinik przy ul. Kopernika — mamy same budynki Uniwersyteckie. Stare Collegium Juridicum i instytut Geograficzny przerobiony ze starego Arsenału Władysława IV, Seminarjum Częstochowskie, tulą się do Wawelu. Przez domy Akademickie wysuwa się Uniwersytet ku Błoniom i tu powstaje nowy Dom Akademicki im. Prez. Mościc-

kiego, Bibljoteka Jagiellońska, Akademja Górnicza, Seminarjum Śląskie, Stadjon Akademicki. Uniwersytet jest w Krakowie wraz z Akademją Górniczą, Wyższą Szkołą Handlową i Akademją Sztuk Pięknych miastem w mieście, ośrodkiem w ośrodku, wraz ze szkołami niższymi i fachowymi szczególnym kompleksem budynków, instytutów, pracowni które jeszcze raz w charakterze ogólnym miasta powtarzają zasadę — w starych formach, w gotyckich murach Bibljoteki Jagiellońskiej i Collegium Iuridicum, w barokowym arsenale, a setkach starych „lectoriów" i zakamarków — młode, najmłodsze życie, tłumy młodzieży kształcącej się, przyszłość narodu, skoncentrowane życie, już nawet nie teraźniejszość — przyszłość. Braki — gdzież ich niema! Brak Krakowowi wielu rzeczy, których brak i innym większym miastom. Ale jednej rzeczy nie można Krakowowi zarzucić — spania na wielkiej tradycji, pozostawania w tyle za prądem czasu, pogrążenia się w przeszłość bez zrozumiania nowego życia, jego tempa i wymagań. A przez twórczą rolę Krakowa w dziejach narodu jest na wieki ufundowana.

WYCIECZKI »ORBISU«

MAJ—CZERWIEC—LIPIEC 1931

Maj.

Padwa i Wenecja.

Pielgrzymka z okazji siedmsetnej rocznicy śmierci św. Antoniego. Pielgrzymka zatrzyma się dwa dni w Padwie i dwa dni w Wenecji. Wyjazd z Krakowa dn. 14 maja wieczorem. Cena z przejazdem w III kl. zł. 398. — od osoby.

Bośnia i Dalmacja.

Piętnastodniowa podróż z punktem wyjściowym w Krakowie przez Wiedeń—Banialuka—Jajce—Sarajewo—Mostar—Dubrownik—Spljet—Zagrzeb—Wiedeń—Kraków.

Wyjazd z Krakowa dn. 15 maja 1931 wieczorem. Cena (przejazd IIkl. koleją i I kl. okrętem) zł. 892.—. Cena (przejazd III kl. koleją i II kl. okrętem) zł. 706.—

Wystawa Kolonjalna w Paryżu.

Siedmiodniowy pobyt na Wystawie Kolonjalnej w Paryżu z uwzględnieniem kosztów przejazdu z Krakowa i do Krakowa. Wyjazd z Krakowa dn. 16 maja 1931 wieczorem. Cena z przejazdem III kl. od zł. 600.—.

Sycylja.

Czternastodniowa wycieczka na Sycylję z Krakowa przez Wiedeń—Bolonję—Florencję — Rzym—Neapol—Palermo—Taorminę—Messynę — Neapol—Rzym—Florencję—Wiedeń do Krakowa.

Wyjazd z Krakowa dn. 18 maja 1931 wieczorem. Cena: (przejazd koleją II kl., okrętem I kl.) zł. 756.—. Cena: (przejazd koleją III kl., okrętem II kl.) zł. 705.—.

Szwajcarja i Francja.

Siedmnastodniowa wycieczka do zachodniej Szwajcarji i południowej Francji: Kraków—Wiedeń—Zürich Montreux—Chillon—Genewa—Chamonix—Grenoble—Avignon—Arles—Marsylia—Nizza—Genua — Medjolan—Wenecja—Wiedeń—Kraków. Wyjazd nastąpi z Krakowa dn. 22 maja 1931 r. wieczorem. Cena: (przejazd III kl.) zł. 828.—.

Czerwiec.

Morze Bałtyckie.

Dziesięciodniowa wycieczka Tow. Okrętowego Linja Gdynia—Ameryka z Gdyni—Ryga—Tallin—Helsinki Sztokholm—Visby—Gdynia. Wyjazd nastąpi z Gdyni dn. 1 czerwca 1931 r. Ceny: od zł. 325.—

Szwajcarja.

Siedmnastodniowa wycieczka do Szwajcarji z Krakowa—Wiedeń—Salzburg—Lucerna — Interlaken —

Montreux—Genewa—Lozanna — Berno — Zürich — Szafhusa—Konstancja —Bregencja — Wiedeń — Kraków. Wyjazd dn. 11 czerwca z Krakowa wieczorem. Cena z przejazdem w kl. III. zł. 1.019.—.

Adrjatyk.

Podróż okrężna dziesięciodniowa po Adrjatyku (Abbazia i Wenecja). Kraków—Wiedeń—Postumja—Abbazia—Wenecja—Wiedeń—Kraków. Wyjazd nastąpi z Krakowa dn. 13 czerwca wieczorem. Cena: przejazd koleją III kl. okrętem II kl zł. 541.—.

Padwa—Wenecja.

Pielgrzymka z okazji siedmsetnej rocznicy św. Antoniego. Pielgrzymka zatrzyma się dwa dni w Padwie i dwa dni w Wenecji. Wyjazd z Krakowa dn. 13 czerwca 1931 r. wieczorem. Cena z przejazdem III kl. zł. 398. — od osoby.

Wystawa Kolonjalna w Paryżu.

Siedmiodniowy pobyt na Wystawie Kolonjalnej w Paryżu z uwzględnieniem kosztów przejazdu z Krakowa i do Krakowa. Wyjazd z Krakowa dn. 20 czerwca 1931 r. wieczorem.

Cena z przejazdem III kl. od zł. 600.—.

Lipiec.

Wybrzeża Dalmacji.

Piętnastodniowa wycieczka okrętem wzdłuż wybrzeży Dalmacji. Kraków—Wiedeń—Susak—Crikvenica—Szibenik—Trogir—Spljet—Korcula—Trstenik—Mljet — Dubrownik — Kotor—Cetinje—Dubrovnik— Makarska — Spljet—Rab—Crikvenica — Zagrzeb — Bled — Wiedeń — Kraków. Wyjazd nastąpi z Krakowa w dniu 6 lipca wieczorem. Ceny: (kolej II kl. okręt I kl.) zł. 1.191.—. Ceny: (kolej III kl. okręt II kl.) zł. 920.—.

Rzym i Neapol.

Piętnastodniowa wycieczka do Rzymu i Neapolu. Kraków — Wiedeń — Wenecja—Lido — Florencja — Fiesole — Rzym — Neapol — Capri— Pompei — Neapol—Wiedeń—Kraków. Wyjazd nastąpi z Krakowa dn. 10 lipca 1931 r. wieczorem. Cena: (przejazd II kl.) zł. 1.117.—. Cena: (przejazd III kl.) zł. 883.—.

Rzym—Neapol—Wyspy Jońskie.

Piętnastodniowa wycieczka do Rzymu i Neapolu, oraz okrętem do Patras. Kraków—Wiedeń—Wenecja—Lido—Florencja—Rzym — Neapol— Capri—Pompei—Cieśnina Messyńska—Wyspy Jońskie—Patras—Wybrzeże Grecko-Albańskie — Triest — Wiedeń — Kraków. Wyjazd nastąpi z Krakowa dn. 10 lipca wieczorem. Ceny: (przejazd koleją II kl. okrętem I kl.) zł. 1.159.—. Ceny: (przejazd koleją III kl. okrętem II kl.) zł. 1.127.—.

Padwa i Wenecja.

Pielgrzymka z okazji siedmsetnej rocznicy śmierci św. Antoniego. Pielgrzymka zatrzyma się dwa dni w Padwie i dwa dni w Wenecji. Wyjazd z Krakowa dn. 17 lipca 1931 r. wieczorem. Cena z przejazdem w III kl. zł. 398.— od osoby.

Fjordy Norweskie.

Wycieczka Tow. Okrętowego Linja Gdynia Ameryka, Kopenhaga—Bergen — Sognefjord — Moldefjord—Nordcap—Trondheim. W czasie od 8 lipca do 2 sierpnia 1931 r. Cena zł. 500.—.

Ocean Atlantycki.

Wycieczka Tow. Okrętowego Linja Gdynia—Ameryka. Gdynia—Halifax—New-York—Niagara. W czasie od dn. 29 lipca do dn. 28 sierpnia. Cena od zł. 1.975.—.

Cenami wycieczek objęte są następujące świadczenia biura: bilety kolejowe, względnie okrętowe na przestrzenie i klasy, przewidziane w programie. (Koszta transportu większego bagażu ponosi podróżny). Przewóz podróżnego oraz dostawa bagażu z dworca do hotelu i na dworzec. Powozy, auta, autobusy, o ile to jest wymienione w szczegółowym programie. Cał-

kowite koszta pobytu w hotelach wraz z napiwkami. Pełne utrzymanie, składające się ze śniadania, objadu i kolacji bez napojów, tak w hotelu, jak podczas jazdy w wagonie restauracyjnym, lub na okręcie. Podatki, taksy i napiwki oraz zwiedzanie, przewidzianych programem miast, muzeów, zabytków i t. d. pod kierunkiem miejscowego przewodnika.

Szczegółowy wykaz wycieczek wraz z dokładnymi programami oraz wyszczególnieniem sposobu zgłoszeń, regulaminu podróży, spraw paszportowych, bagażowych, walutowych i t. d., zawarty jest w osobnym programie wycieczek wydanym przez Polskie Biuro Podróży „Orbis" na rok 1931.

O programy te zwracać się należy do: **Polskiego Biura Podróży „Orbis", Lwów, ul. Jagiellońska 20—22.** Adres telegr.: Lwów-Orbis. Telef.: 936 i 812.

Stamtąd też otrzymać można szczegółowe informacje na specjalne zapytania.

Kajakiem na wiosennych wodach

Po sześciu godzinach jazdy wysiadamy z wagonu. Śliczny ranek wiosenny, niezbyt chłodno, nad Dunajcem jeszcze resztki mgły rannej, lekki pas, nad którym odcinają się szczyty drzew na przeciwległym brzegu. Siódma dochodzi. O północy wyjechaliśmy z Krakowa, — teraz Marcinkowice — start do przejazdu kajakiem przez przełom w Tropiu — do Bogumiłowic pod Tarnowem. Najpiękniejsza jednodniowa tura kajakowa w okolicy Krakowa.

Na łączce nad Dunajcem, o kilkadziesiąt metrów od stacji kolejowej w Marcinkowicach, składamy łódź. Nie upływa i pół godziny, a przenosimy płóciennego „rumaka" na opaskę. Kamienie spięte drucianą siatką, koło opaski silny prąd, burej, powodziowej wody. Powodzi niema co prawda, ale w górach deszcze, topnieją śniegi, woda na Dunajcu znacznie ponad poziomem normalnym — jednem słowem idealny czas do jazdy. Kto wie, może nawet i przez Pieniny przejazd byłby możliwy, — ale wolimy Tropie i pewniejszą a nie ustępującą tamtej pod względem krajobrazowym jazdę.

Lekko składamy łódź na wodę, plecaki pochowane w dzióbie w tyle pod płótnem, kilka lekkich pociągnięć i już suniemy w odległości kilku metrów od kamiennej opaski z szybkością jakich czterdziestu kilometrów na godzinę. Wspaniała jazda zaczyna się.

Przyjemność jazdy kajakiem — jedyna w swoim rodzaju. Jazda bez najmniejszych wstrząśnień, doskonałe uczucie unoszenia się w podatnym żywiole, zespolenie się zupełne z wodą, która nas niesie, uczucie odprężenia, odpoczynku i ciągle zmieniająca się przed oczyma panorama górska.

Wiosłujemy lekko dla rozgrzania się, choć słońce zaczyna na serjo przygrzewać, kilka uderzeń wiosłami pędzi kajak lekko po rzece. Kilka pierwszych zakrętów nie kryje w sobie żadnych niebezpieczeństw, kierowanie normalnie obciążoną łodzią nie przedstawia żadnych trudności — jazda zapowiada się doskonale.

Narazie płyniemy w szerokiej dolinie ku Zbyszycom, góry oddalone nieco stanowią wspaniałą ramę dla wiosennego krajobrazu. Rzeka płynie wśród brzegów niezbyt wysokich z szosą po prawej stronie. Pierwsze poważniejsze przejście most pod Kurowem.

Piękny stary most, jak to jeszcze tylko na Dunajcu się spotyka, drewniany, pokryty dachem, podobny do mostu w Krościenku lub koło Niedzicy. Przęsła dość krótkie, filary z lodołamaczami dość gęste. Prąd staje się wprost zawrotny, trzeba szybko wybrać przęsło najodpowiedniejsze do przejazdu i tam ostro łódź skierować. Pod mostem fale prawie metrowej wysokości, nurt kłębi i szybkość zwiększa. Przelatujemy pod mostem w mgnieniu oka, kajak tylko kilka razy po fali uderzył płaskim przodem. Elastyczna konstrukcja z jesionowego drzewa przyjmuje takie uderzenia z łatwością.

Z Kurowa między Zbyszycami a Strugą, pod górą z odpustowym kościółkiem Św. Justa starym drewnianym kościółkiem podhalańskim, otoczonym wieńcem drzew, Dunajec płynie spokojniej — w szerokich zakrętach, terenie odsłoniętym. Powoli zbliżają się z obu stron góry... Rzeka zbliża się szybko do gór i ma się wrażenie że znika pod nimi. Przełom w Tropiu zbliża się.

Nie jest tak wielki i wspaniały jak przełom Pieniński, góry mniejsze — z punktu widzenia krajobrazowego jednak nie pozostawia nic do życzenia. Pierwszy ostry zakręt, Dunajec zwija się pod kątem prostym i rzuca się w ciasny wąwóz między dwoma pasmami, prąd stale utrzymuje szybkość około 40 klm. na godzinę — więc dobrą szybkość samochodową, częste kamienie mimo wysokiej wody, wystające, wymagają szybkiego i umiejętnego sterowania. Długi łuk pod samym Rożnowem z promem we środku, i szybko wchodzimy w wielkie, trzykilometrowe S przełomu, otaczające wspaniały, skalisty grzebień — dookoła którego owija się Dunajec. Rzeka jest oddalona od swego dalszego biegu o kilkaset metrów, a trzeba przejechać przeszło trzy kilometry, by się tam dostać. W środku, na dzielącym nas od dalszego biegu rzeki grzebieniu, stoi ruina zamku Zawiszy, pana na Rożnowie.

Wspaniałym amfiteatrem otaczają góry tę pierwszą część przełomu. Dolina rozszerza się nieco, prąd staje się wolniejszym, na nowo zbliża się droga do Dunajca. Zbliżamy się powoli do Tropia, do drugiej części przełomu. Nie jest to tak jak Rożnów serpentyna, ale krótki, dwukilometrowy wąwóz skalny, tak wąski, że droga z trudnością znajduje miejsce koło rzeki, której nurt zwężony biegnie szybko po wielkich blokach i kamieniskach przy brzegach. Tu zaczyna się najcięższa praca całej wycieczki. Trzeba dobrze pracować wiosłami, by utrzymać łódź na prądzie, nie pozwolić jej jednak wejść na duże głazy, przez które prąd w ścieśnionem korycie przechodzi. Na prądowisku brzegi mijają jak w kalejdoskopie, prąd rzuca raz po raz łodzią i kilku zdecydowanymi i silnymi uderzeniami trzeba się od brzegu wydobyć na pełną wodę. Najbardziej emocjonująca część wycieczki, wymagająca opanowania techniki kajakowej, obeznania z wodą, — dająca w zamian wysokiej klasy przyjemność jazdy po trudnej wezbranej wodzie z zawrotną szybkością.

Po jakich dwudziestu minutach takiej jazdy, góry rozstępują się na obie strony, a rzeka zwraca się szerokim łukiem ku wschodowi, bieg jej staje się spokojniejszy, możemy więcej uwagi poświęcić okolicy. Na lewo na górce Czchów, stare miasto z pięknymi zabytkami architektonicznymi, kościołem, ruiną dobrze zachowaną baszty strażniczej nad Dunajcem. Dawniej miasto o ogólnopolskiem znaczeniu, dziś mała prowincjonalna dziura, przez oddalenie od kolei, oddalona od wielkiego szlaku turystycznego choć mająca wszelkie dane, do przyciągnięcia uwagi turysty.

Spokojnie jadąc zbliżamy się powoli do Zakliczyna. Już z daleka, na wysokiej górze witają nas wspaniałe ruiny zamku w Melsztynie, zamku Spytka z Melsztyna, jednej z najciekawszych postaci polskiego średniowiecza, przedstawiciela tej małopolskiej arystokracji, która tu nad Dunajcem siedząc w czasie pierwszych Jagiellonów kierowała losami państwa. O ile tradycje Zawiszy łączą się dla nas może nietyle z jego dziedzicznym Rożnowem ile z Czorsztynem, o tyle Melsztyn jest jedynem miejscem które nam przypomina romantyczną postać Spytka, zaginionego w batalji z Tatarami pod Worsklą. Dunajec podchodzi pod samą skałę, przejeżdżamy pod mostem — pierwszym od Kurowa, i... lądujemy naprzeciw ruiny. Południe przeszło — należy nam się dobrze zasłużony odpoczynek i posiłek. Termosy i plecaki wyniesione na brzeg, kajak do połowy wyciągnięty z wody. Czeka nas jeszcze kilkadziesiąt kilometrów do Mostu kolejowego koło stacji Bogumiłowice, celu dzisiejszego naszej podróży.

Po odpoczynku ruszamy dalej. Dunajec szerszy znacznie i spokojniejszy, choć wymaga ciągłej uwagi. Nie można ani przez chwilę opuścić wiosła z ręki, bo prąd kapryśnie przechodzi z brzegu na brzeg i grozi rzuceniem kajaka na szutrowiska, lub wyniesieniem go na próg płytki — z oczywistą wielką szkodą dla



gumowej powłoki. Zabieramy się powoli do wiosłowania. Brzegi pokrywają się wikliną, i z daleka już widać na wysokim brzegu zabezpieczoną przed powodzią stojącą kaplicę klasztoru Sacre Coeur pod Tarnowem. To Zbylitowska Góra. Mijamy most przez który przechodzi droga z Krakowa przez Wojnicz do Tarnowa i w jakąś godzinę później po znacznie już wolniejszym nurcie dochodzimy do mostu kolejowego.

Lądujemy wyżej mostu, kąpiel w Dunajcu i podwieczorek z resztek zapasów kończą piękną jazdę. Trafiamy akuratnie na pociąg osobowy do Krakowa i nadawszy kajak w niedługim czasie jesteśmy w domu.

Wycieczka kajakiem po Dunajcu jest jedną z najpiękniejszych wycieczek wiosennych w okolice Krakowa. Piszę umyślnie wiosennych, bo stan wody w okresie letnim nie jest korzystny i zbyt często naraża się na żwirowiskach Dunajca łódź na przetarcie powłoki, bo przecież nawet wolbromska guma nie wytrzyma zbyt częstego kontaktu z granitowym szutrem Dunajca. Jazda sama po wyższej wodzie jest przyjemniejsza, wymaga mniejszego wysiłku od wioślarzy, więcej uwagi poświęca się na sterowanie, a prąd sam niesie dość szybko.

Krajobrazowo wycieczka ta przez najpiękniejszą część Zachodniej Małopolski — pełna romantycznych wspomnień z czasów średniowiecznych i pięknych widoków przyrody jest pierwszorzędną. Może lepiej było odpoczywać w Czchowie i zwiedzić to miasto dokładniej, przyznam się jednak, że wypadając z przesmyku w Tropiu zbyt byłem zajęty samą „nawigacją" by tą kwestję rozważać. Wobec doskonałych połączeń trasa Marcinkowice — Bogumiłowice powinna stać się w przyszłości klasycznym szlakiem krakowskich kajakowców.

D.

KRONIKA TURYSTYCZNA

Z placu boju koleji z autobusami w Anglji.

Konkurencja autobusów z kolejami w różnych krajach rozmaite przybiera postaci. W Anglji naprzykład w ciągu roku 1931, zamknięto całkowicie ruch kolejowy (osobowy) na 46 linjach o łącznej długości przeszło 640 kilometrów. Okazało się bowiem, że ruch na tych linjach był dłużej nie do utrzymania, a to z powodu konkurencji z automobilami, a zwłaszcza z powodu regularnej obsługi przez autobusy. Koleje w tej konkurencji okazały się całkiem nierentowne, przynajmniej dla ruchu osobowego. Według opinji angielskich sfer gospodarczych, na konkurencji autobusów z koleją, najgorzej wychodzą linje kolejowe o długości poniżej 25 kilometrów. Linje kolejowe, o które chodzi, już w roku 1928, wykazały 50% spadek frekwencji, w stosunku do roku 1923. Charakterystycznem jest, że starano się wtedy wzmódz frekwencję, zapowiadając, że w razie dalszego jej spadku linje kolejowe będą musiały być zamknięte. Niestety nic to nie pomogło i ostatecznie ruch osobowy musiano wstrzymać, tak że obecnie na linjach tych utrzymuje się jedynie ruch towarowy i to w dość ograniczonej ilości i tylko w zakresie płodów rolniczych.

Dodać trzeba, że na innych linjach i to nawet na linjach magistralnych skasowano cały szereg przystanków i stacyj. Gospodarcze sfery angielskie zapowiadają, że należy się liczyć w ciągu bieżącego roku z dalszym silnym spadkiem ruchu osobowego na linjach kolejowych.

Ukończenie części „linji adrjatyckiej" w Jugosławji.

Z końcem lutego b. r. otwarto w Jugosławji część linji adrjatyckiej na przestrzeni Raska-Mitrovica. W ten sposób uzyskano już teraz bezpośrednie połączenie z Belgradu do Mitrovicy przez Kragujevac.

Czechosłowacja zmienia sposób wydawania kolejowych zniżek uzdrowiskowych.

W Czechosłowacji — podobnie zresztą jak i w innych krajach, a także i w Polsce, — korzystają kuracjusze z 50% zniżek kolejowych w drodze powrotnej z uzdrowisk. Zniżki te wydawane były dotychczas przez zarządy poszczególnych uzdrowisk, w postaci specjalnych zaświadczeń.

Od pierwszego czerwca b. r. następuje w Czechosłowacji korzystna zmiana w sposobie wydawania tych zaświadczeń. Cudzoziemcy bowiem będą mogli otrzymywać je już u siebie w kraju w biurach podróży, oraz na stacjach granicznych. Zmiana ta ma na celu zwrócenie uwagi na zniżki kolejowe i wychodzi z założenia, że cudzoziemiec, który z góry zniżkę kolejową otrzyma do ręki, łatwiej zdecyduje się na przyjazd do Czechosłowacji.

Przykład czechosłowacki świadczy niewątpliwie o dużem zrozumieniu wartości propagandowej zniżek kolejowych dla turystyki uzdrowiskowej i godny jest naśladowania także i u nas.

Wstrzymanie budowy koleji Tomsk—Jenisejsk w Sowietach.

Budowa linji kolejowej Tomsk—Jenisejsk została całkowicie wstrzymaną. Budowle dotychczas wykonane, mają być jedynie tylko „konserwowane". Wszelkie starania władz syberyjskich, aby uruchomić przynajmniej część mniejwięcej gotową do użytku, począwszy od Tomska — spełzły na niczem, gdyż wszelkie kredyty zostały zamknięte.

Przewodnicy wycieczek mają wolny przejazd przez Czechosłowację.

Niedawno zmieniono w Czechosłowacji przepisy dotyczące przejazdu przez Czechosłowację, przewodników wycieczek. Przy wycieczce o ilości uczest-

ników 20 — 50 osób, jeden przewodnik jedzie zadarmo, przy ilości 50 — 200 osób dwóch przewodników ma wolny przejazd, a przy ilości ponad 200 osób, koleje czechosłowackie przewożą darmo 3 przewodników wycieczki. Największa więc ilość wolnych biletów dla przewodników jednej wycieczki wynosi trzy sztuki.

Nowa Linja kolejowa Avignon — Nizza.

W Francji oddawna już planowano budowę magistralji kolejowej Avignon-Nizza przez Pertuis i les Arcs. Prace wstępne postąpiły obecnie tak daleko naprzód, że Minister Robót Publicznych (w Francji koleje podlegają temu resortowi) dąży do uzyskania zezwolenia na budowę, ze strony ciał ustawodawczych. Ważność tej linji jest bardzo wielka. Prowancja bowiem jest obecnie połączona z Francją, jedynie nadbrzeżną linją Marsylja — Nizza i daje się odczuć nadzwyczaj silna potrzeba drugiej linji, któraby się nadawała do szybkiego ruchu komunikacyjnego. Nowa linja kolejowa skróciłaby odległość Paryż — Nizza o 84 km, i odległość pomiędzy Grenoble a Nizzą o 163 kilometry.

Rekordowe połączenia okrętowe z Egiptem.

Pierwsza jazda luksusowego czterośrubowca motorowego „Victoria" ma nastąpić, jak donosi Lloyd Triestino 12 sierpnia b. r. z Triestu. Zdarzenie to w międzynarodowej komunikacji okrętowej dlatego jest ważne, gdyż budowa zupełnie nowoczesnej Victorji, zapewnia rekordowe połączenie z Egiptem. Stocznia, która okręt zbudowała gwarantuje, że dotychczasowy rekord 72 godzin na linji Triest—Aleksandrja, pobity będzie napewno o 8 godzin. Victoria płynąć będzie z Brindisi do Aleksandrji zaledwie 40 godzin. W ten sposób cała jazda do Aleksandrji wyniesie z Wiednia 74 godzin, z Berlina 88, z Londynu zaś tylko 80, z Krakowa naprzykład 85 godzin.

Okręt o pojemności 20 tysięcy ton, rozwija szybkość przeciętną 21 węzłów i prócz załogi pomieścić może 524 pasażerów w wygodnych kabinach.

Linja Lotnicza Warszawa — Helsinki.

Źródła zagraniczne podają, że rząd polski, przedłożył rządom Łotwy, Estonji i Finlandji wniosek, w sprawie uruchomienia linji lotniczej Warszawa—Wilno—Ryga—Tallin—Helsinki. Pertraktacje pomiędzy tymi czterema rządami toczyły się dłuższy czas, w ostatnim czasie jednakże miał wpłynąć konkurencyjny projekt ze strony francuskiego towarzystwa komunikacji lotniczej.

Kombinowana pocztowa komunikacja lotniczo-okrętowa na linji Londyn—Jamaika.

Pomiędzy zarządem poczt brytyjskich i amerykańską linją lotniczą „Pan American Airways Inc." zawarto układ, na mocy którego wszystkie przesyłki pocztowe przeznaczone na Jamaikę, względnie do Londynu, będą na przestrzeni Nowy Jork Kuba wysyłane pocztą lotniczą amerykańskiego towarzystwa. Pomiędzy Kubą i Jamaiką, dalszy transport odbywać się będzie parowcami, względnie samolotami angielskimi. W ten sposób przesyłka pocztowa, trwająca dotychczas najmniej 17 dni, trwać będzie obecnie 11 dni.

Wielkie plany linij sterowcowych.

Od dłuższego czasu mówiło się wiele o uruchomieniu wielkich linij komunikacyjnych za pomocą sterowców. Pierwszy projekt dotyczył uruchomienia linji powietrznej ze Stanów Zjednoczonych na wyspy Hawajskie. Prace wstępne zostały daleko posunięte, jednakże nie oznaczono jeszcze terminu, w którym ruch ma się rozpocząć. Istnieją także inne plany i dotyczą one zwłaszcza połączeń pomiędzy poszczególnymi państwami. Pracują nad niemi wszystkie wielkie towarzystwa komunikacji powietrznej Niemiec, Francji, Anglji i Ameryki. Mówi się także wiele o połączeniu transatlantyckiem Europy ze Stanami Zjednoczonymi. Nie ulega wątpliwości, że w bliskiej przyszłości niektóre z linij sterowcowych zostaną uruchomione.

Autostrada z Wiednia do Salzkammergutu.

Większa grupa przemysłowców austrjackich prowadzi obecnie rokowania w zamiarze budowy autostrady, któraby wychodziła z Wiednia i przez Steyer

i przez Bathall — prowadziła do Gmunden. Stąd trzebaby obecną drogę wiodącą do Kammer, przy Attersee rozbudować, (droga ta znajduje się obecnie w dość kiepskim stanie) — oraz stworzyć krótkie połączenie do Salzburga. W ten sposób automobilowe połączenie Wiednia z Salzkammergutem skróconeby zostało przynajmniej o 2 godziny.

Doręczanie telegramów w pociągach.

Zarząd koleji niemieckich wprowadził z dniem 15 kwietnia pożyteczną inowację w sposobie doręczania telegramów pasażerom pociągów. Dotychczas bowiem telegram adresowany do danej stacji doręczany był jedynie na danej stacji, przyczem z powodu krótkich postojów nie zawsze można było adresata wynaleźć. Obecnie niedoręczone telegramy zabiera ze sobą kierownik pociągu i w czasie jazdy ma dość czasu na znalezienie adresata. Równocześnie ułatwiono także sposób nadawania telegramów, bezpośrednio z pociągu, służba kolejowa bowiem otrzymała specjalne blankiety, przyczem dopłata za taki telegram kosztuje 20 fenigów.

Poczta listowa do Turcji.

Zarząd poczt tureckich komunikuje, że cenzura listowa do Bahkesir, Kepsut i Manissy została zniesiona i że prócz tureckiego dopuszczalne są w poczcie listowej do tych miejscowości, także i inne języki. Natomiast przepisy cenzuralne dotyczące poczty listowej, wysyłanej do Bigadic i Menemen zostały utrzymane w mocy.

Zniżkowe wizy na Wystawę Rolniczą w Hannowerze

W związku z rolniczą wystawą, mającą odbyć się w Hannowerze w czasie od 2 do 7 czerwca, będą mogli korzystać ze zniżkowych (50%) cen wiz niemieckich, obywatele nadtępujących państw: Polski, Litwy, Rosji Bułgarji i Rumunji. Pozatem władze niemieckie zapowiadają daleko idące inne ulgi dla zwiedzających tę wystawę.

Kontrola celna „wędrownych ptaków" w Szwecji.

Szwedzkie źródła podają, że z powodu znacznego bezrobocia, zwłaszcza w Niemczech, spodziewany jest przyjazd dużej ilości t. zw. niebieskich ptaków. Ponieważ większość z takich przybyszów okazuje się zwykłymi awanturnikami, przeto władze szwedzkie postanowiły w tym roku przeprowadzić bardzo surową kontrolę paszportową. Pozwolenie na wjazd do Szwecji otrzymać można będzie tylko przy równoczesnem okazaniu kwoty najmniej 40 koron, oraz przy całkowitem wylegitymowaniu się. Bezrobotni nie otrzymają wogóle pozwoleń na wjazd do Szwecji.

Werbunkowa akcja turystyczna w Anglji.

Rząd angielski przydzielił, niedawno przez siebie utworzonej placówce werbunkowej — fundusz w wysokości pół miljona złotych. Rezultaty nie kazały długo na siebie czekać. W pierwszych 9-ciu miesiącach 1929 roku zanotowano powiększenie ilości obcych przybyszów o 12.000 osób w stosunku do poprzedniego roku, w roku zaś 1930 ogólna cyfra wzrosła o dalszych 9.400 osób. W statystyce tej nie uwzględniono przybyszów pochodzących z brytyjskich dominjów.

Zagraniczny ruch propagandowy.

Z uwagi na ogromne znaczenie turystyki dla gospodarstwa narodowego licznych krajów, postanowiło amerykańskie „Bureau of Forreign and Domestic Commerce" przedsięwziąć szczegółowe badania, jak przedstawia się praca werbunkowa w poszczególnych krajach. Wyniki tych badań p. t. The Promotion of Tourist Trawel by Forreign Countries, wydane zostały w 113 numerze „Trade Promotion Series". Broszura zawiera ciekawe wywody o amerykańskim ruchu tutystycznym do obcych krajów, o urzędowem krzewieniu turystyki, o rozmaitych metodach werbunkowej akcji turystycznej, o znaczeniu zniżki, względnie zniesieniu należytości za wizy, jako formy państwowej akcji propagandowej, o wspólnych dążeniach prywatnych organizacyj i t. d. W dalszym ciągu następuje przedstawienie akcji propagandowej, prowadzonej w 66 obcych krajach i w kolonjach. Z broszury tej okazuje się, że prawie we wszystkich krajach rząd względnie zarządy prowincjonalne, biorą jaknajsilniejszy udział

w akcji propagandowej. Jedyny właściwie wyjątek tworzą Niemcy i Irlandja.

Premje biletowe przy wycieczkach w Niemczech.

Zarząd koleji niemieckich rozporządził, że przy kupowaniu biletów dla wielkich wycieczek otrzymać można specjalne premje w formie pewnej ilości biletów wolnej jazdy. Przy zakupnie więc 100 biletów dla wycieczki otrzymuje się 2 wolne bilety, do 200-tu cztery, i t. d. przy przekroczeniu zaś liczby 500 uczestników wycieczki otrzymuje się dalsze 3 wolne bilety za każdą rozpoczętą setkę.

Zakaz fotografowania niektórych objektów kolejowych w Niemczech.

Zarząd koleji niemieckich wydał zarządzenie, na podstawie którego nie wolno fotografować tych części rejonów kolejowych, które nie są dostępne dla publiczności. Ponadto nie wolno fotografować urządzeń załadunkowych, ani też zakładów parowozowych, wreszcie stacyj wodnych oddziałów maszynowych, oraz źródeł energji. Pozatem wolno fotografować wszędzie, o ile to nie przeszkadza potrzebom ruchu.

Woda do mycia, ręczniki i mydło we wszystkich pociągach osobowych w Niemczech.

Będące obecnie w budowie wagony koleji niemieckich, mają być tak urządzone, aby tak jak to jest w pospiesznych pociągach, podróżni mieli wszędzie do dyspozycji wodę do mycia, ręczniki i mydło. Urządzenie to ma być wprowadzone przedewszystkiem w dalekobieżnych linjach osobowych gdzie brak jego dawał się dotkliwie odczuwać. Zarząd koleji niemieckich spodziewa się, że w ciągu jednego roku wszystkie pospieszne pociągi składać się już będą mogły z nowozbudowanych wagonów.

Ponowne otwarcie ruchu koleji zębatej na Rothorn.

Niezwykle śmiało zbudowana kolej zębata Brienz-Rothorn, która dłuższy czas nie funkcjonowała, ma być tego roku począwszy od 15 czerwca na nowo uruchomiona. Kolej ta wychodząca z Brienz (stacja na linji Lucerna—Interlaken) — wychodzi na szczyt Rothornu pokonując po drodze 1700 metrów różnicy wzniesień. Z drogi i ze szczytowej stacji roztacza się wspaniały widok na berneńskie pogórze, Glernisch, i Środkową Szwajcarję. Jazda tam i z powrotem kosztować będzie 10 fr. szw., co jak na taryfy górskich kolejek szwajcarskich jest ceną stosunkową niską.

Nowa linja transbałkańska.

Angielsko-włoski syndykat pod firmą „Balkan—Railways" zamierza budowę nowej linji normalnotorowej z Durazzo do Konstantynopola, przez Saloniki. Linja ta miałaby 930 kilometrów, a na albańskiem terytorjum byłaby pierwszą wogóle linją kolejową, jakąby ten kraj otrzymał. W budowie tej linji pierwszorzędnie zainteresowanie są Włochy, a to dlatego ponieważ obecny czas przejazdów z Bari do Konstantynopola zostałby skrócony o 21 godzin. Równocześnie uzyskałoby się połączenie z małoazjatycką i bagdadzką koleją. Także dla krajów bałkańskich, miałaby budowa tej koleji, ogromne znaczenie, gdyż stworzyłaby nowe wielkie możliwości gospodarcze i w znacznym stopniu ożywiłaby porty.

Nowe linje kolejowe w Meksyku, Urugwaju i Chile.

Rząd meksykański przystąpił do budowy nowej linji kolejowej między Santa Lukretia i Campechia. Długość projektowanej linji wynosi 640 kilometrów.

Rząd centralny w Urugwaju rozpisuje w najbliższym czasie przetarg na budowę koleji z Montevideo na Florydzie.

W Chile zrezygnowano, względnie odłożono na czas nieograniczony, a to z powodu złych stosunków gospodarczych, budowę niezmiernie potrzebnej północnej linji kolejowej, która łączyć miała chilijski port Autofagasta z argentyńską prowincją Salta.

Zamiar utworzenia nowej, polskiej linji okrętowej.

Jak Gazeta Handlowa donosiła, odbyły się rokowania, pomiędzy zainteresowanemi sferami gospodarczemi, a przedstawicielami Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Skarbu i Rolnictwa. Omawiano szczegółowo

utworzenie bezpośredniej linji okrętowej z Gdyni do portów belgijskich i na północy Francji. Zamierzano wprowadzić na nowych okrętach urządzenia chłodniowe dla przewozu łatwo psujących się towarów.

Szosa automobilowa na Grosglockner.

Budowa drogi na Grosglockner, tak z południowej, jak i z północnej strony została postanowiona. Narazie niema jeszcze zgody co do wysokogórskiej partji tej drogi. Salzburg wypowiada się za specjalnym korzystnym dla niego wariantem, który jednakże wymagałby budowy dwukilometrowego tunelu, co w znacznym bardzo stopniu podniosłoby koszta całej inwestycji. Karyntja pragnęłaby mieć drogę bez tunelu z włączeniem partji, dających krajobrazowo bardzo wiele, a zatem przyczyniających się w ten sposób do zwiększenia turystycznych walorów nowej drogi.

Polski trajekt do Szwecji.

Źródła zagraniczne podają, że w związku z niedalekiem otwarciem magistralji węglowej Górny-Śląsk—Gdynia, rząd polski zabiega około znacznej rozbudowy i większego wykorzystania swego portu. Dworzec kolejowy w Gdyni, ma być w poważnej mierze rozszerzony. Źródła te podają, że ruch okrętowy z Gdyni na dalekie kursa, nie może być z powodu niekorzystnej konjunktury należycie wykorzystany, tak że w poprzednim roku otworzona linja Gdynia-Południowa Ameryka, musiała się zdecydować na znaczne ograniczenie swych połączeń. Natomiast mówi się wiele o otworzeniu połączenia trajektowego z Gdyni do Południowej Szwecji, które to połączenie miałoby być silną konkurencją dla niemiecko-szwedzkiego trajektu Sassnitz—Trelleborg. W ten sposób droga z Polski, Rumunji, ze wschodniej Czechosłowacji i Węgier, zostałaby do Skandynawji bardzo skróconą i wtedy niemiecki tranzyt niewątpliwieby na tem poważnie ucierpiał. Zwłaszcza niemieckie źródła traktują projekt ten z dość widocznem zaniepokojeniem.

Budowa portu lotniczego w Tokio.

Pod Tokio buduje obecnie rząd japoński nowoczesny port lotniczy, który z początkiem maja b. r. ma być otwarty. Przewiduje się, że z chwilą otwarcia tego portu podjęta zostanie regularna komunikacja lotnicza na linji Tokio-Szanghaj.

Budowa wielkiej drogi z Teheranu do Kaspijskiego morza.

Rząd perski zdecydował się w tym jeszcze roku przystąpić do budowy drogi z Teheranu do Kaspijskiego morza. Dotychczas bowiem Teheran połączony był z Kaspijskiem morzem dwoma okrężnemi drogami, z których jedna miała blisko 400, druga zaś blisko 300 klm. długości. Nowobudowana natomiast droga, będzie miała 146 klm. długości, dzięki czemu będzie miała bardzo wielkie gospodarcze znaczenie. Droga ta ma zostać wykończona jeszcze w ciągu 1932 r.

Przepisy wjazdu do Chin.

Według komunikatów z Szanghaju, chiński urząd imigracyjny, zarządził, niezwykłe zaostrzenie kontroli wszystkich przyjeżdżających do Chin pasażerów. W każdym wypadku chińską wizę należy uzyskać przed wyjazdem do Chin, a ponadto zaznajomić się dokładnie z obowiązującymi przepisami wjazdowymi, aby nie narazić się na wielkie trudności.

NA TATRZAŃSKICH ŚCIANACH



fot. Dr Wieczorek



Na trawersie południowej ściany Zamarłej Turni.
fot. W. Paryski



W przewieszonej rysie. fot. W. Paryski

Uzdrowiska i letniska polskie przed sezonem



Sanatorjum nauczycielskie w Zakopanem.
fot. Dr Wieczorek



Otwock: Kasyno zdrojowe.



Rabka: Widok na park zakładowy.



Szczawnica: Budynek Teatru.

Lecznica Dra Tarnawskiego pod Kosowem: Kuracjusze przy pracy w ogrodzie.

Lecznica w Batowicach pod Krakowem: Oddział kąpielowy.

NA WIOSENNYCH WODACH



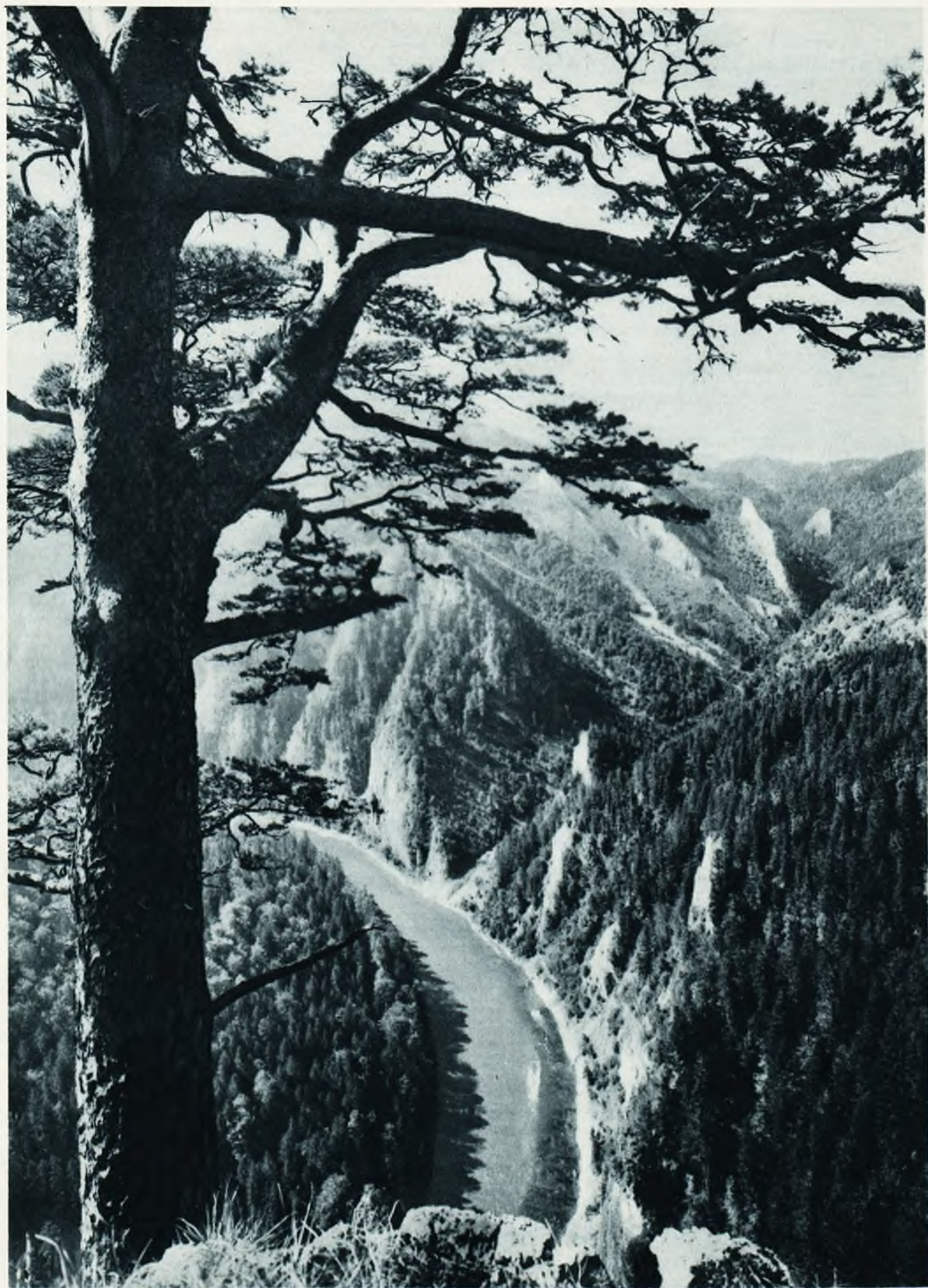


U góry: składanie kajaków przed odjazdem.
U dołu: pierwsze uderzenie wiosłem.





Kajakiem przez wzburzony Dunajec.



Przełom Dunajca pod Pieninami. **Fot. S. Mucha**



Urok starego Krakowa: Motyw z ulicy Kanoniczej — w głębi wieże katedry na Wawelu.
fot. Dr. A. Wieczorek

ROTOGRAWJURA DRUKARNI NARODOWEJ W KRAKOWIE, WOLSKA 19